

L'inaugurazione di una linea automobilistica.

San Piero a Sieve, 28. ore 8,45. — L'on. Ministro Sacchi, accompagnato dall'avv. Rini e da numerosi giornalisti, è giunto alle 7,45 ricevuto alla stazione ferroviaria dal Comitato promotore della linea automobilistica San Piero a Sieve-Bologna, dal deputato del Collegio on. marchese Gerini, dal Prefetto della Provincia conte Cini e dal Comparsario prefettizio, dal rappresentante della Camera di commercio, dalle autorità cittadine e da numerosa folla plaudente. Alle presentazioni seguì un breve ricevimento, dopo il quale l'on. Ministro prese posto nell'automobile, che compirà per prima l'intero percorso della linea automobilistica San Piero a Sieve-Bologna, che oggi si inaugura.

Con la vetture del Ministro partirono numerose altre automobili con le autorità, gli invitati e i rappresentanti della stampa.

La linea che oggi si inaugura è lunga 120 chilometri, cioè una delle maggiori d'Italia. Essa attraversa il territorio dei Comuni di Bologna, Pianoro, Roiano, Monghidoro, Firenzuola, Barberino di Mugello, Scarperia e San Piero a Sieve, che si sono riuniti in Consorzio, allo scopo di attuare il servizio automobilistico, il quale è stato assunto dalla S. A.

Le strade percorse sono la nazionale di Pietra Mala e la comunale che fa capo a Firenzuola. La linea si svolge fra luoghi di grande bellezza, che sono anche stazioni climatiche, e valica i passi del Flego e della Futa, all'altezza di quasi 1000 metri.

Corignano, 28. ore 10,30. — A Barberino di Mugello l'on. Sacchi ebbe festose accoglienze dalla popolazione della Valle di Mugello. Mentre il corteo attraversava il paese per recarsi al Municipio, dalla finestra furono gettati fiori in gran copia.

Al Municipio, dopo la presentazione dei consiglieri, il Sindaco pronunciò il discorso, pregando l'intervento al Ministro, che rispose ringraziando della gentile accoglienza e dando affidamento per la tutela degli interessi regionali, raccomandando al Sindaco.

Riprese il viaggio, l'on. Ministro con le autorità è giunto a Corignano, accolto da un'entusiastica dimostrazione. Si recavano a riceverlo gli on. Pini e Bacchelli, gli assessori del Comune di Bologna Brunelli e Romagnoli, l'ing. Casali della Camera di commercio ed altre autorità bolesgine.

Qui a Corignano, che è il punto intermedio fra i due versanti bolognese e fiorentino, ha avuto luogo la cerimonia inaugurale.

L'on. Sacchi e le autorità si sono recati su di un palco collocato in un prato e sorvegliato dalla folla. La musica ha intonato la marcia reale.

Tanto prima il cav. Caspari, Sindaco di Monghidoro e presidente del Consorzio automobilistico, il quale ha dato lettura di numerose dichiarazioni, tra le quali quelle dei Ministri on. Raineri e Cuffelli, del senatore Torrigiani e del deputato Guicciardini.

L'on. Pini rappresentava anche il Consiglio e la Federazione provinciale di Bologna.

Lesi tutti i saluti e ringraziamenti il Ministro in nome dei Comuni attraversati dalla linea, che ne avranno benefici economici sicuri.

L'on. Pini portò al Ministro i saluti del Comune di Barberino bolognese, che ringraziava il Ministro di avere condotto a compimento una antica loro aspirazione. Concluse augurando che l'Unione di Bologna e di Firenze diretti, meriti gli aumentati servizi telegrafici e telefonici, sempre più stretti.

Seguì il Ministro Sacchi, pronunciando uno splendida discorso, interrotto frequentemente da applausi e saluti, alla fine, da una lunga e calorosa ovazione.

Il discorso del Ministro dei Lavori Pubblici.

Mi è ben gradito recare l'augurale saluto del Governo, e prender parte alla schietta gioia di queste popolazioni.

Legittima gioia, perché la linea che oggi inauguro, congiungendo con altri cento chilometri di percorso due versanti dell'Appennino, allaccia tra loro e coi rispettivi capoluoghi otto Comuni popolosi, di ottocento chilometri quadrati di territorio, e le numerose e pittoresche frazioni disseminate nei monti.

Dopo aver salutato le liete vie mediche ed essersi affacciati al superbo spartiacque della Futa, non scenderemo sovra le profonde ed alberate gole del Senterio ai monti bolognesi ed alla collina della Savena, percorrendo così per gran tratto, quella strada di Pietra Mala che, aperta nel 1790, fu per un secolo la comunicazione più agevole fra l'alta Italia e la Toscana. Qui, da Corignano noi possiamo con breve e ripida discesa trovar Firenzuola per l'antichissima strada fiorentina, che ha tanti storici ricordi.

Alina ed all'altra fine, che furono le vie maggiori dei traffici antichi, questi si scolorono col esercizio ordinario sembrò diminuire importanza di in cui la vaporiera si aprì il cammino nelle asprezze della montagna; ma oggi è un nuovo mezzo meccanico l'automobile in servizio pubblico, che ridona a queste strade un rinnovato impulso di vita.

È questo un fatto che vediamo nei giorni nostri ripetersi per altre parti della patria nostra e l'inaugurazione di questa linea, che è tra le più lunghe ed importanti d'Italia, assume speciale significato, perché coincide con un movimento caratteristico nella sfera dei trasporti.

Fu via l'intervento del Governo che, montato celebrare in un anno sacro di ricordi, le glorie più care al patriottismo nazionale, non vuol essere assente, là dove si registrano i progressi economici e gli sforzi vigorosi del paese.

Ferrovie e tramvie concesse all'industria privata dopo il 1905.

Quando nel 1905 le tre grandi reti vennero assunte dallo Stato, vi fu chi predisse che per l'iniziativa privata non vi sarebbe più stato posto in nessun ramo delle ferrovie e dei trasporti di interesse locale.

Non fu così. Varie leggi successive, nel 1906, nel 1907, nel 1908, nel luglio scorso, si sono studiate di spronare e favorire le nuove concessioni alla privata industria per completare il sistema delle comunicazioni secondarie, di cui l'Italia ha tanto bisogno. E si è adottata una forma legislativa unica disciplinava le vie dei grandi traffici come le minori linee locali, si è delineata fra i due campi una distinzione di norme o quasi una divisione di lavoro. Le ferrovie a grande distanza nel nostro paese in altri paesi cadono sempre più nell'intervento diretto dello Stato, e tendono non solo a nazionalizzarsi, ma perfino a internazionalizzarsi, nello sviluppo crescente delle discipline e degli organi sulla unità tecnica che si costituiscono sotto l'impulso di bisogni comuni. Accanto alle grandi arterie le minori comunicazioni, che ne sono i complementi e i modesti ma benefici affluenti, formando come il tessuto capillare del sistema ferroviario rimangono aperte all'iniziativa dei capitali privati e tendono a rivestir forme più semplici, più facili, più economiche, giovandosi degli avvenimenti della libera industria. È questo l'indirizzo che deve mantenersi in una saggia politica ferroviaria, che si basi sopra risultati sperimentali e miri al bene del paese.

Mentre al 30 giugno 1905, erano concesse ed esercitate dalla privata industria (esclusi le tre grandi reti) 90 linee ferroviarie, di una complessiva lunghezza di 3428 chilometri, si sono, nei seguenti anni, aperte all'esercizio 21 nuove linee, con 603 chilometri di percorso. Se si considerano anche le 13 ferrovie in corso di costruzione per 30 chilometri 397, se si tien conto delle quattro linee lunghe 168 chilometri per le quali la legge del 1908, ammette la concessione di sola costruzione (e, contro le previsioni più scettiche, si sono trovati convenienti offerte: se si avessero, si verrebbero tra breve iniziate) se ne segue che la rete ha 338 chilometri, e che può ritenersi imminente la concessione di altre 18 ferrovie di 750 chilometri, se a tutto ciò si aggiunge che è in corso l'esame comparativo delle proposte per la ampia rete (1200 chilometri) delle strade calcinate, le case, gli

sta la recente legge da me presentata; si ha un quadro di un forte risveglio nelle industrie delle concessioni ferroviarie e si può sicuramente affermare che in pochi anni la rete delle secondarie esistenti nel 1905, sarà almeno raddoppiata.

Notevole è stato pure lo sviluppo delle linee tramviarie a trazione meccanica, che per prender la stessa data di confronto, erano al 30 giugno 1905, in numero di 289 con 3985 chilometri di lunghezza. Cifra esigua in confronto alle reti di altre nazioni, ma che mostra una tendenza costante all'aumento.

Dal 1905 in poi sono state aperte 145 nuove linee, lunghe in tutto 574 chilometri: altre dieci tramvie già concesse ed in costruzione misureranno 116 chilometri o nove ne saranno a giorni concesse per una lunghezza di 158 chilometri.

E ciò senza tener conto delle domande in esame, sensibilmente aumentate, dopo che la legge del 1908 ha ammesso per la prima volta in forma integrale, la sussidiabilità delle tramvie extraurbane. Per le necessità dell'istituzione cinque soltanto di esse sono state sussidiate e sono lunghe 146 chilometri ma per altre 6, di 64 chilometri la concessione è imminente, ed è a sperarsi che il nuovo principio abbia più ampia attuazione a vantaggio delle economie rurali.

I servizi automobilistici.

Più particolare accento merita quella forma dei trasporti pubblici a trazione meccanica che si è venuta svolgendo negli ultimi anni: i trasporti senza guida di rotta, sotto strade ordinarie.

L'automobile riservata un tempo al diletto dei ricchi, diventa la comoda carrozza di tutti, servendo di surrogato o di avanguardia alla strada ferrata in regioni finora neglette, che ne hanno avuto bisogno. Si riferisce così alle prime manifestazioni della trazione meccanica, apparso nei servizi automobilistici tentativi del 1750, ed affermati agli albori del 1800 con l'istituzione di regolari servizi pubblici fra Londra e le città vicine. Quante speranze non suscitò allora nella democrazia inglese quella ardita prima applicazione. Ma l'uno delle rotte fece sparire l'automobile stradale e la parvenza fu di luchi mesi, finché la invenzione del motore a scoppio, che ha esercitato tante influenze negli sport e nella industria e dopo aver conquistato le vie della terra muove ora all'assalto dei cieli, può trovare campo speciale di applicazione in servizio pubblico, con finalità distinte ma ben coordinate a quelle delle strade ferrate.

Si cominciò in Italia per impulso del collega Tedesco, con una legge del 1904, a concedere sussidi per le linee pubbliche automobilistiche, comprendendo in tale designazione anche le ferrovie e i treni su strada. Nonostante l'effluve delle democrazie, sembrò nei primi anni che l'esperimento fallisse; si ebbe un vero cimitero di concessioni derivate e di esercizi sospesi: ed in un intero quadriennio, su 171 linee richieste, non ne vennero esecutate che undici, di una lunghezza di 609 chilometri. Ma dopo che con la legge del 1908, furono accordate maggiori facilitazioni e la dura esperienza corresse la primitiva improprietà nell'organizzare i servizi, noi assistiamo all'estendersi di siffatte linee in una misura che la davvero impressione. Sono oggi in Italia, sussidiate dallo Stato, e regolarmente aperte all'esercizio, 61 linee lunghe 2916 chilometri: ma questa cifra, deve essere senz'altro raddoppiata, giacché proprio ieri, compiute favorevolmente le istruttorie, ho disposto che si dia rapido corso alle concessioni di sussidi per altre 67 linee di uno sviluppo complessivo di 2756 chilometri e già in forza di permessi provvisori, varie di esse si trovano in esercizio.

L'Italia conterà dunque fra breve quasi centomila chilometri di linee automobilistiche in servizio pubblico, cosa che quasi tutti gli italiani ignorano ma che già qualche straniero ci invidia e che pone la patria nostra all'avanguardia di tutti i fatti servizi in confronto alle nazioni più progredite d'Europa.

I problemi dei trasporti a trazione meccanica.

È questo il lato nuovo dei problemi delle comunicazioni locali. Vicino alle ferrovie concesse all'industria privata ed alle tramvie che hanno preso il loro posto gli automobili pubblici: mentre ogni forma converge sempre più verso le altre con analogia di istituti e con armonia tecnica di criteri.

Arrivato a mia ventura l'aver presentato alla firma del Re il testo unico che riunisce insieme le disposizioni tutte vigenti per le tre citate branche: corrispondendo alle esigenze della pratica amministrativa ed alle ripetute richieste della industria dei trasporti, non mi facile rinviare orientarsi nella selva di leggi su queste materie. Del testo unico risulta l'intima affinità che hanno fra loro le varie specie di trazione meccanica componendosi ormai in un organismo che non costituire certo un ostacolo alle modificazioni future, ma rende possibile uno svolgimento più logico e meglio coordinato al sistema.

Occorre ora preparare con sollecita cura i regolamenti necessari per l'attuazione del testo unico: al quale compito attende per mio incarico una competente commissione, che come il primo atto provvederà alla urgente classificazione della legge fra le linee ferroviarie principali e le secondarie.

Né il Governo dimentica il solenne impegno assunto alla Camera di presentare a suo tempo, per quelle linee e quei casi concreti in cui risulti necessario, proposte di sovvenzione oltre i limiti ammessi dalla legge comune. Ma, non meno che il maggior sostegno finanziario dello Stato, importa all'industria ferroviaria che l'esercizio della vigilanza e del sindacato governativo non soffochino quella libertà di movimenti che è indispensabile ad ogni intrapresa: ed io ritengo che non contrasti col beninteso interesse statale e si concili con un severo presidio dei diritti del pubblico e dell'orario una revisione generale dei criteri che informano i capitoli allo scopo di amplificare le concessioni future e di sfondarli da minuzie e da alcuni controlli impacciati ed insieme inefficienti. Completare la gloriosa materia dei riscatti, assoggettarli a nuovo esame le norme agli esperimenti per i quali il nostro richiamo alla Camera di Napoli ha rilevato all'atto pratico difficoltà di applicazione: regolare vieveggio l'impianto dei raccordi, così necessari per innestare nella vita economica del paese il sistema ferroviario: agevolare ancor più l'adozione dell'esercizio economico per il quale la legge dello scorso luglio ha portato una notevole agevolazione: ecco tutti i punti sui quali non potrà mancare la mia attenzione.

Quanto alle tramvie, che solo nel 1898 vennero legislativamente staccate dal tronco delle ferrovie e a proprie, recenti leggi inasprirono una ulteriore distinzione fra le urbane ed extra urbane, ma forse non è ancor completo il processo interno di differenziazione fra le due classi: e potranno occorrere più precise discipline. Soprattutto utile che la complicata questione dei rapporti fra gli enti locali e lo Stato, nel riguardo dei mezzi finanziari di tramvie, si potesse ben definire, togliendo dubbiezze ed oscillazioni, che il buon volere reciproco non può sempre evitare. Pur di recente il Consiglio di Stato ritenne giunto il momento, in omaggio ai principi del nuovo diritto operaio e nell'interesse stesso nella stabilità dell'industria di estendere al personale addetto alle tramvie come a quello dei servizi pubblici automobilistici quelle istituti dell'equo trattamento, che applicato alle ferrovie concesse all'industria privata ha dato buoni risultati, in quanto che il personale ha conseguito, con più salde garanzie regolamentari migliori assai notevoli di forza, senza ora ciò determinare turbamenti nelle aziende dei concessionari.

Le deficienze dello automobilismo pubblico.

Per i servizi pubblici automobilistici, se ormai più d'una volta affermato su vasta scala il nuovo esperimento, molto resta ancora a fare.

A prescindere dalle difficoltà della manutenzione stradale, e dai difetti di organizzazione tecnica (che si vanno facendo minori, ma che non sono ancora superati) bisogna tenere presente che non si è riusciti ad attuare regolare

mento e largamente il trasporto delle merci in servizio pubblico.

Cio limita evidentemente l'utilità di effettivi servizi, poiché senza attivare il traffico delle merci, ad aprire nuovi sbocchi ai prodotti di date piogge, non si infanzia profondamente sul loro rinvio economico. Un altro punto da meditare è l'alto costo dei servizi automobilistici, che in base ai risultati finora accertati — e non del resto difformi dai dati che si hanno all'estero — raggiunge per vettura chilometro un costo bene elevato mentre gli autobus, per la necessaria limitazione delle tariffe viaggiatori, non si spingono bene spesso oltre la metà di tale somma. Così che rilevante resta la differenza a carico dello Stato, l'onere complessivo del bilancio minaccia di crescere in progressione continua con l'irrimediato aumento delle domande di consumo.

Di fronte a queste inenavigabili difficoltà sarebbe grave errore troncare la via con tanto intrapresa. Basta pensare alle condizioni naturali di tanti luoghi d'Italia ove non può giungere la locomotiva, e di tanti abitanti che, servendosi delle messaggierie sono lontani decine di ore dai capoluoghi, mentre potrebbero con l'automobile risparmiare la metà di quel tempo. E' ben naturale adattare criteri più rigorosi nell'accertamento dell'utilità delle linee e nell'accoglimento delle domande specialmente per le dimostrazioni delle merci finanziarie: ed in tal modo, che mentre la collaborazione degli industriali e degli uffici governativi, si ottenga una organizzazione più perfetta dei servizi, ed in caso di straordinaria bisogno, si assicuri al paese una riserva di mezzi di trasporto rapidi e pronti.

Con questi ed altri completamenti si potrà assicurare la vitalità dei servizi automobilistici e lasciare aperte le porte al progresso della tecnica, perché si rendano possibili anche trasporti di merci, e si diminuiscano i più costosi difetti di consumo.

L'avvento delle comunicazioni.

Alla tecnica è riservata, o signori, l'ultima parola. Legislatori, Governo, amministrazioni, devono con vigile cura non lasciarsi sfuggire quanto l'ingegno umano coglie nella via di mirabili scoperte: e devono trarne norma per spronare ed eccitare lo sviluppo più intenso della vita economica del paese.

Osservava il mio illustre collega francese M. le Grand, che il Ministero delle comunicazioni non può dire quali saranno i confini delle sue attribuzioni.

Nel segnaliamo oggi, ben lieti che l'Italia sia in ciò alle testa delle altre Nazioni, la cittadina avanzata dell'automobile nei trasporti a distanza.

Né è più un sogno fantastico la navigazione aerea applicata ai servizi pubblici: e già i Governi, in conferenze internazionali, si preoccupano di regolarla, mentre continua l'audace sforzo di nuovi tentativi, ed accanto alle aeree navate dedicate alle distese nazionali, si stanno organizzando intraprese industriali di pubblici servizi per la via aerea.

In questa conquista di perfezionamenti nei trasporti esistenti, e di creazione di forme nuove l'ingegno italiano avrà certamente la sua parte, e noi ne possiamo trarre l'auspicio qui, alla confluenza di due regioni ricche di geniali operosità, quella che è stata e sarà lo spirito dinamico di Leonardo, e quella dove le più moderne scoperte dell'elettricità, si schiusero nuove strade all'uomo progressivo.

E la gente che suda e lavora, le popolazioni perdute nelle gioghe lontane, e le terre più bisognose di aiuto, saranno avvicinate ai centri della vita, e messo in valore tutte le energie in essa racchiate, si preparerà alla patria dilettata un più alto avvenire.

Il banchetto.

(S) **Covigliano, 28** — Dopo il discorso di M. le Grand, e le altre autorità si sono recati ad un banchetto di 180 coperti in un padiglione adorno di bandiere.

Alla tavola d'onore hanno preso posto l'onorevole Ministro Sacchi, gli onori Pini e Gerini, il senatore Novaro, l'avv. Bacci, il dott. Gastonetti, il Commissario prefettizio di Vigilia, il Comandante prefettizio e il Prefetto di Firenze e altre autorità.

Da Covigliano a Bologna.

(S) **Bologna, 28** — Dopo il banchetto a Covigliano, l'on. Ministro Sacchi, accompagnato dagli on. Pini, Gerini e Bacci, è seguito da altri vettura verso Bologna.

Anche il percorso sul versante bolognese è avvenuto fra grandi feste delle popolazioni. I paesi erano imbanditi ed in ognuno di essi grande folla attendeva il passaggio del Ministro Sacchi che con le altre autorità si è diretto a Lugo ed ivi è stato ricevuto alla residenza comunale dove gli è stato offerto un ricevimento.

Da qui è stato spedito il seguente telegramma al Presidente del Consiglio: « S. E. Luzzatti, Presidente Consiglio Romano. « Inaugurando servizio automobilistico San Pio, da Sesto-Bologna attraversando queste magnifiche regioni, mandiamo un rispettoso e devoto saluto a lei che ha dato impulso allo sviluppo economico del nostro paese — Editori Sacchi, Gerini e Pini ».

A Lugo la comitiva delle automobili è passata sotto archi trionfali tra grandi applausi. Dopo una sosta di pochi minuti il Ministro e le Autorità hanno ripreso la via fermando a Piacenza, dove sono stati ricevuti alla residenza comunale.

Dopo brevi parole di saluto del Sindaco hanno ripreso la via di Bologna, dove sono giunti alle ore 17.

L'on. Ministro Sacchi ripartirà per Roma alle ore 19.45.

× **Pianoro 28, ore 16.25** — L'arrivo di Pianoro e gli altri paesi sono imbanditi e addobbati con festoni. Le macchine escono l'anno reale. Le popolazioni acclamano il Ministro, al quale vengono offerti rinfreschi nelle residenze municipali.

A Pianoro il Sindaco lesse un indirizzo.

Conferenza interparlamentare per l'arbitrato.

(S) **Bruxelles, 28**, Domani si inaugurerà qui la XVI Conferenza interparlamentare per l'arbitrato, alla quale parteciperanno oltre 700 deputati, 100 dei quali italiani.

Alla Conferenza sono rappresentati ventisette Stati e, per la prima volta, assistono deputati estoni, giapponesi, russi della Duna e delle Corste spagnole.

Le precedenti Conferenze furono tenute a Parigi, Londra, Berlino, Roma, Budapest, Vienna, San Louis, Berna, ecc.

Ecco il programma dei lavori della Conferenza: Lunedì, 28 — Ricevimento dato alle 10 ore dal gruppo dei deputati belgi ai membri dei Parlamenti stranieri nel Palazzo della Nazione.

Martedì, 29 — Al mattino, riunione dei membri nella sala del Parlamento per una seduta pubblica.

Alle 4 pom. ricevimento offerto dal Comitato dell'Esposizione d'arte antica nel palazzo del Cinquantenario.

(Sarà un ricevimento sfarzoso, dato nei locali in cui è stata organizzata la Mostra belga del XVI secolo e durante il quale verrà eseguito un concerto di musica classica).

La sera ricevimento di gala all'Hotel de Ville, offerto dal Borgomastro e dal Consiglio municipale di Bruxelles.

Mercoledì, 31 — Al mattino, seduta nella sala del Parlamento.

Nel pomeriggio, grande festa campestre (garden party) offerta nel Parco Reale di Tervuren, dal Ministro di Stato e dalla signora Bernard, alla quale interverranno le signore.

La sera ricevimento offerto dal Comitato esecutivo della Esposizione internazionale nelle sale del Chien Vert.

Giovedì, 2 — Seduta plenaria in Parlamento di chiusura.

La sera banchetto (al quale interverranno le ar-

grate) nella sala dello Fusto del Palazzo de la Madeleine.

Venerdì, 3 — Escursione ad Anversa: ricevimento dato dal Borgomastro di Anversa e dalla signora Bernard.

Sabato, 3 — Escursione a Spa e ricevimento dato dal Borgomastro di Spa. Visite nei dintorni di Spa. Colazione offerta dal signore e dalla signora l'Alcega de Clermont.

Domani il Congresso interparlamentare avrà offerto ai deputati italiani e alle loro signore un ricevimento nel Padiglione italiano, a cura del Comitato permanente.

Esposizioni e Congressi

All'Esposizione internazionale di Venezia.

(S) **Venezia, 28** — La Giunta municipale ha nominato la Commissione che dovrà presiedere agli acquisti d'opere d'arte all'Esposizione per la galleria cittadina. Essa è composta di cinque membri: Corrado Ricci, presidente; Vittorio Gussone, Estore Tito, Domenico Trevisani, Vittorio Sestini Zilli.

La Commissione ha fissato l'elenco di scegliere un'opera d'arte veneziana per il museo Civico di Venezia e di assegnare il premio Dreher ad un paesaggio d'arte veneziana. Essa è convocata per domenica 4 settembre nel palazzo dell'Esposizione.

Attorno all'incendio dell'Esposizione di Bruxelles.

(S) **Bruxelles, 28** — Il *Peuple* dice che, secondo il Giudice istruttore M. le Grand, è stato accertato che la località dove scoppiò l'incendio nell'Esposizione sarebbe uno stand ora al secondo le prime fiamme. L'ipotesi del cortio circuito sembra debba essere esclusa.

Congresso internazionale socialista.

(S) **Copenaghen, 28** — Il Congresso socialista internazionale si è aperto oggi, presieduto da un migliaio di delegati di tutte le nazioni.

Dopo che un coro di danesi, accompagnati da un'orchestra, ha eseguito una cantata patriottica composta dal deputato danese Meyer, il quale ha dato il benvenuto ai congressisti, quindi il delegato della Confederazione generale del lavoro.

La Autorità hanno chiesto nuovi rinforzi di gendarmia.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

È arrivato Lapierre, segretario dell'Unione dei sindacati degli operai della seta e di Ginevra: sono anche arrivati parecchi delegati della Confederazione generale del lavoro.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

Si temono dimostrazioni violente da parte degli scioperanti.

1998

ANN

Attorno

I partigia
nale invoca
mento, che
Si polreb
Svizzera, i
tanza prop
l'esperimen
torale, l'ann
1900 fu pr
proposta d
una magist
traria alla
nei Canton
e del Grigi
zionale gio
festò la più
Ma l'espri
accarebbe

ANN

Attorno

I partigia
nale invoca
mento, che
Si polreb
Svizzera, i
tanza prop
l'esperimen
torale, l'ann
1900 fu pr
proposta d
una magist
traria alla
nei Canton
e del Grigi
zionale gio
festò la più
Ma l'espri
accarebbe

Ma, indipendentemente dall'aspetto quantitativo, la riforma è pur sempre un'operazione di razionalizzazione, di riassetto delle risorse, di razionalizzazione delle risorse.

può disporre
proprio con
gli altri, in
al numero
re, non si
ziando.
Sarebbe
presentato
pio voto
rappresen-
allettando
accoppiati
che, come
ste colonne
re della
legge, e le
della del-
miziali.
Da non
della por-
po elezioni
queste con-
dizioni, in
una situa-
ad accre-
scere, ma
male, ma
effettive.

In altre
disposizioni,
ma a causa
della diffe-
tura, l'altri
un elezio-
ne elezio-
ne. Quando
nell'inghe-
questa del-
ba, e fatto
la dispo-
zione è in
prevedibile
dura a di-
stinguere
L'on. lo
chiamano
che, in que-

considera
quell'anno
stesso chi
La prima
la propria
gratifica, si
seguenti pe
e proclama
a zione, di
scolla; la
no, che
e che il m
mato, e
e. Ora
« fenomeno
« gliano es
« quantita
« ma « m
« la con
« la cui si
« dei can
« da cost
« essere p
« cordati «
« glierag
« e i ro
« gli anni
L'oblio p
più di for
essano, co
termine d
vando il
valore lega
per chiun
ed impo
cattolici
tenuto. L
L'obli
telle, con
stituisce p
maxi « l'om
za rappre
zione, rend
ti, e non
stabilisce
da quest
altro art
«

territorio in
zione di fro
Il Vali di
In attesa
le decisioni
le truppe in
zioni nelle
Le elezioni
(S) Lishe
portato la m
Lisbona, i
Mancano i
ste tre città
Finora non
za impropria
A causa di
gio non pot
Secondo il
del Governo
(S) Lishe
antisti di 12
Sono stati
ziene monar